Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 35.

(Nr. 10554.) Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und der Österreichisch-Ungarischen Monarchie wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Troppau über Katharein und Piltsch nach Bauerwitz. Vom 9. Januar 1904.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, im Namen des Deutschen Reichs, das hierbei Preußen auf dessen Antrag vertritt, und Seine Majestät der Kaiser von Österreich, König von Böhmen usw. und Apostolischer König von Ungarn sind übereingekommen, wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Troppau über Katharein und Piltsch nach Bauerwitz einen Vertrag abzuschließen, und haben zu diesem Zwecke zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Wirklichen Geheimen Oberfinanzrat Julius Rathjen,
Allerhöchstihren Geheimen Oberfinanzrat Gustav Lacomi,
Allerhöchstihren Geheimen Finanzrat Rudolf Ottendorff,
Allerhöchstihren Geheimen Baurat Franz Richard,
Allerhöchstihren Legationsrat Paul Goetsch,

und

Seine Majestät der Kaiser von Österreich, König von Böhmen usw. und Apostolischer König von Ungarn:

Allerhöchstihren Ministerialrat im K. K. Eisenbahnministerium Dr. August Weeber,
Allerhöchstihren Ministerialrat im K. K. Finanzministerium Dr. Friedrich Freiherrn von Raymond,
Allerhöchstihren Sektionsrat im K. K. Finanzministerium Dr. Josef Mühlwenzl,
Allerhöchstihren Oberbaurat im K. K. Eisenbahnministerium Ferdinand Gottsleben,

Ausgegeben zu Berlin den 29. September 1904.

von welchen nach geschehener Mitteilung und gegenseitiger Anerkennung ihrer Vollmachten unter dem Vorbehalte der Ratifikation der nachstehende Vertrag verabredet und abgeschlossen worden ist.

Artikel I.

Die Königlich Preußische Regierung erklärt sich bereit, die auf ihrem Gebiete gelegene Strecke der eingangs angeführten Bahnverbindung von Troppau nach Bauerwitz für eigene Rechnung auszuführen, sobald sie die gesetzliche Ermächtigung hierzu erhalten haben und die Erfüllung derjenigen Bedingungen, von welchen der Bau dieser Linie gesetzlich etwa abhängig gemacht werden sollte, sichergestellt sein wird. Bei Eintritt dieser Voraussetzungen wird die Königlich Preußische Regierung die Kaiserlich-Königliche Regierung hiervon benachrichtigen. Letztere wird hierauf bekanntgeben, ob sie die Ausführung des Baues der österreichischen Strecke auf eigene Kosten oder im Wege der Konzessionserteilung an eine Privatunternehmung sicherstellen wird, und wird sodann dafür Vorsorge treffen, daß die betriebsfähige Herstellung der österreichischen Strecke ehetunlichst, und zwar möglichst derart durchgeführt wird, daß die Eröffnung des Betriebs auf der österreichischen Strecke erfolgen kann, sobald die preußische Strecke vollendet ist.

Der Zeitpunkt, zu dem hiernach die Eröffnung des Betriebs über die beiderseitige Grenze erfolgen soll, bleibt einer besonderen Vereinbarung zwischen den beiden hohen Regierungen vorbehalten.

Artikel II.

Die spezielle Feststellung der Bahnlinie sowie des gesamten Bauplans und der einzelnen Bauentwürfe bleibt jeder der beiden hohen Regierungen für ihr Gebiet vorbehalten.

Der Punkt, wo die beiderseitige Grenze von der Eisenbahn überschritten wird, soll im Wege gemeinsamer Verhandlung durch technische Kommissare näher bestimmt werden.

Artikel III.

Die Bahn soll als Nebeneisenbahn zur Ausführung gelangen und zunächst nur mit einem durchgehenden Gleise versehen werden. Sollte späterhin das Bedürfnis nach Herstellung des zweiten Gleises auf der ganzen Bahnlinie beziehungsweise auf einzelnen Teilstrecken derselben oder nach einer sonstigen zur ungestörten Abwickelung des Verkehrs notwendigen weiteren Ausgestaltung der ersten Bau- und Betriebseinrichtungen sich herausstellen, so werden die hohen Regierungen behufs einer Verständigung hierüber in weitere Verhandlung treten.

Die Spurweite der Gleise soll in Übereinstimmung mit den anschließenden Bahnen 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen. Auch im übrigen sollen die Konstruktionsverhältnisse der anzulegenden Bahnstrecke und deren Betriebsmittel dergestalt nach gleichmäßigen Grundsätzen festgestellt werden, daß auf den

beiderseitigen Bahnstrecken ein ineinandergreifender Betrieb stattfinden kann, insbesondere auch die Betriebsmittel von und nach den anschließenden Bahnen ungehindert übergehen beziehungsweise wechselseitig benutzt werden können.

Die von einer der beiden hohen Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne nochmalige Prüfung auch auf der im Gebiete der anderen liegenden Bahnstrecke zugelassen werden.

Artikel IV.

Die beiden hohen Regierungen verpflichten sich, zuzulassen beziehungsweise anzuordnen, daß die in Rede stehende Bahn an ihren Endpunkten in angemessene, den Übergang der Betriebsmittel gestattende Schienenverbindung mit den im gegebenen Zeitpunkte daselbst anschließenden Eisenbahnen gesetzt wird.

Der Territorialregierung wird das Recht vorbehalten, die Einmündung anderer Bahnen sowie die Einbindung von Schlepp- und Industriegleisen in die österreichische Strecke der obgenannten Bahn zu gestatten und die Modalitäten dieser Einmündung und des diesfälligen Anschlußdienstes, falls hierüber eine Vereinbarung mit den Interessenten nicht erzielt werden könnte, festzusetzen.

Artikel V.

Die auf österreichischem Staatsgebiete gelegene Strecke der eingangs genannten Bahn wird von der Königlich Preußischen Staatseisenbahnverwaltung betrieben werden.

Artikel VI.

Die volle Landeshoheit (also auch die Ausübung der Justiz- und Polizeigewalt) bleibt in Ansehung der die beiderseitige Grenze überschreitenden Bahnlinie auf jedem der beiden Gebiete der betreffenden Territorialregierung ausschließlich vorbehalten.

Artikel VII.

Die hohen Regierungen behalten sich vor, zur Handhabung der ihnen über die Bahnstrecke in ihrem Gebiet und den Betrieb auf derselben zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte Kommissare zu bestellen, welche die Beziehungen ihrer Regierungen zu den Eisenbahnverwaltungen in allen denjenigen Fällen zu vertreten haben, die nicht zum direkten gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der zuständigen Landesbehörden geeignet sind.

Artikel VIII.

Unbeschadet des Hoheits- und Aufsichtsrechts der Territorialregierung über die auf österreichischem Gebiete gelegene Strecke und über den darauf stattfindenden Betrieb verbleibt die Ausübung des Oberaufsichtsrechts über die den Betrieb führende Eisenbahnverwaltung der Königlich Preußischen Regierung.

Artikel IX.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem der beiden Gebiete zuständigen Behörden in Gemäßheit der für jedes Gebiet geltenden Vorschriften und Grundsätze zunächst durch die Beamten der Eisenbahnverwaltung gehandhabt werden.

Artikel X.

Insoweit ein österreichischer Unternehmer innerhalb des preußischen Gebiets oder ein deutscher Unternehmer innerhalb des österreichischen Gebiets den Bau beziehungsweise den Betrieb der den Gegenstand dieses Vertrags bildenden Bahnlinie ganz oder teilweise übernimmt oder künftig übernehmen sollte, hat sich derselbe rücksichtlich aller aus der Anlage und aus dem Betriebe der Bahn herzuleitenden Entschädigungsansprüche den Gesetzen und der Gerichtsbarkeit des Staates, in welchem die Schadenszufügung stattgefunden hat, zu unterwerfen, insofern der Entschädigungsanspruch nicht aus einem mit der betriebführenden Bahnverwaltung oder mit einer der übrigen an dem Transporte beteiligten Bahnen abgeschlossenen Frachtgeschäfte hergeleitet wird.

Artikel XI.

Deutsche Reichsangehörige, welche von der preußischen Eisenbahnverwaltung beim Betriebe der auf österreichischem Gebiete gelegenen Strecke Troppau–Reichsgrenze etwa angestellt werden, scheiden dadurch nicht aus dem Untertanenverband ihres Heimatslandes aus.

Die Stellen der Lokalbeamten, mit Ausnahme der Bahnhofvorstände, der Telegraphen- und derjenigen Beamten, welche mit der Erhebung von Geldern betraut sind, sollen jedoch tunlichst mit einheimischen Staatsangehörigen besetzt werden.

Sämtliche Beamte sind ohne Unterschied des Ortes ihrer Anstellung bei der Bahn rücksichtlich der Disziplinarbehandlung nur der Anstellungsbehörde, im übrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates unterworfen, in welchem sie ihren Wohnsitz haben.

Artikel XII.

Die Feststellung und Genehmigung der Fahrpläne und Tarife bleibt derjenigen Regierung vorbehalten, in deren Gebiete die betriebführende Eisenbahnverwaltung ihren Sitz hat.

Artikel XIII.

Die im Interesse der Erleichterung des gegenseitigen Eisenbahnverkehrs zwischen dem Deutschen Reiche und der Österreichisch-Ungarischen Monarchie jeweilig bestehenden Vertragsbestimmungen finden auch auf den durch den gegenwärtigen Vertrag gesicherten Eisenbahnanschluß Anwendung.

Beide hohen vertragschließenden Teile verpflichten sich, dahin zu wirken:

1. daß auf der den Gegenstand dieses Vertrags bildenden Eisenbahn möglichst im Anschluß an die Züge der angrenzenden Bahnstrecken für den

Personen- und den Güterverkehr so viel Züge eingerichtet werden, als zur Bewältigung desselben erforderlich sind, sowie daß die sonstigen Betriebsanordnungen den Verkehrsinteressen entsprechend geregelt werden;

2. daß der Einführung direkter Abfertigungen im Personen- und Güterverkehre zwischen der in Frage stehenden und den angrenzenden Bahnstrecken, falls dieselbe im Interesse des Verkehrs von beiden hohen Regierungen als wünschenswert bezeichnet wird, seitens der betriebführenden Verwaltungen der beteiligten Eisenbahnen nicht widersprochen werde;
3. daß die in Rede stehende Eisenbahn zur Aufnahme in die Liste der dem internationalen Übereinkommen für den Eisenbahnfrachtverkehr unterworfenen Eisenbahnen angemeldet werde.

Artikel XIV.

Der Betriebswechsel auf der herzustellenden Eisenbahn soll in der auf österreichischem Gebiete gelegenen Station Troppau der österreichischen Staatsbahnen erfolgen, deren allfällige Erweiterung in dem durch das wirkliche Bedürfnis des Verkehrs der in Rede stehenden Bahn bedingten Umfang auf Grund der auszuarbeitenden Projekte durch technische Kommissare bestimmt werden wird.

Für die Ausgestaltung der Wechselstation sowie der eventuell von der herzustellenden Bahn mitzubenutzenden Strecke der Linie Troppau–Jägerndorf der österreichischen Staatsbahnen sind die für die österreichischen Bahnen geltenden Grundsätze maßgebend.

Dagegen sollen die Einrichtungen des Baues und Betriebs, die Konstruktion des Oberbaues und die Signaleinrichtungen der auf österreichischem Gebiete gelegenen Strecke von der Grenze bis zu der Wechselstation, eventuell bis zu dem Anschluß an die kurrente Strecke der Linie Troppau–Jägerndorf der österreichischen Staatsbahnen mit denjenigen Einrichtungen übereinstimmen, welche in dieser Beziehung für die auf preußischem Gebiete gelegene Anschlußstrecke genehmigt werden.

Artikel XV.

Die Eigentumsverwaltung wird der Königlich Preußischen Staatseisenbahnverwaltung die Mitbenutzung der als Grenz- und Wechselstation in Aussicht genommenen Station Troppau sowie eventuell auch der kurrenten Strecke von dieser Station bis zum Anschlusse der herzustellenden Bahn an die Linie Troppau–Jägerndorf der österreichischen Staatsbahnen gestatten.

Artikel XVI.

Bezüglich der Bedingungen, unter welchen der Königlich Preußischen Staatseisenbahnverwaltung der Betrieb auf der österreichischen Strecke (Artikel V) zu überlassen ist, bleibt eine Verständigung zwischen den beteiligten Bahnverwaltungen vorbehalten.

Beim Mangel eines Einverständnisses haben sich die Bahnverwaltungen den nach vorgängiger Verständigung gemeinschaftlich zu treffenden Anordnungen der beiden hohen Regierungen zu fügen.

Jedenfalls soll aber die betriebführende Verwaltung seitens der Königlich Preußischen Regierung bindend verpflichtet werden, die ordnungsmäßige Instandhaltung der ihr in Betrieb gegebenen Strecke nebst allem Zubehör, einschließlich der nach österreichischen Verwaltungsgrundsätzen erforderlich werdenden Erneuerungen, auf eigene Kosten zu übernehmen und dem Eigentümer der österreichischen Strecke das auf die betreffende Strecke nachweislich verwendete Anlagekapital, jedoch ohne Einrechnung verlorener Zuschüsse der Interessenten sowie etwaiger Kosten der Geldbeschaffung und Kursverluste, mit jährlich fünf Prozent zu verzinsen.

Nach gleichen Grundsätzen werden die Erweiterungen der ursprünglichen Anlagen der österreichischen Strecke behandelt, welche die Territorialregierung im Interesse des Verkehrs für geboten erachten möchte.

Artikel XVII.

Auch rücksichtlich der Bedingungen, unter denen der Königlich Preußischen Staatsbahnverwaltung das Recht der Mitbenutzung des Bahnhofs Troppau als Wechselbahnhof sowie eventuell auch der kurrenten Strecke der Linie Troppau–Jägerndorf der österreichischen Staatsbahnen zustehen soll und insbesondere bezüglich der der Eigentumsverwaltung dafür zu leistenden besonderen Entschädigung bleibt eine Vereinbarung zwischen den beteiligten beiderseitigen Bahnverwaltungen vorbehalten.

Beim Mangel eines Einverständnisses haben sich die Bahnverwaltungen den nach vorgängiger Verständigung gemeinschaftlich zu treffenden Anordnungen der beiden hohen Regierungen zu fügen.

Jedenfalls sollen aber die Kosten für die Anlagen und Bauten in der Wechselstation, einschließlich der Dienst- und Wohnräume für die Eisenbahn-, Zoll-, Post-, Telegraphen- und Polizeiverwaltung, sowie die Kosten für die eventuell mitzubenutzende Strecke der kurrenten Bahnlinie seitens der mitbenutzenden Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung nach Verhältnis der Mitbenutzung dem Eigentümer mit jährlich fünf Prozent verzinst werden, sofern nicht bezüglich der ausschließlich für Zwecke der preußischen Verwaltung bestimmten Anlagen und Bauten seitens dieser Verwaltung die sofortige Entrichtung der effektiven Baukosten vorgezogen wird.

Nach gleichen Grundsätzen werden die Erweiterungen der ursprünglichen Bahnanlagen in der Wechselstation Troppau sowie eventuell auf der mitzubenutzenden kurrenten Strecke behandelt, welche die Territorialregierung im Interesse des Verkehrs für geboten erachten, oder welche die Königlich Preußische Regierung für ihre im dritten Absatze bezeichneten Dienstzweige etwa in Anspruch nehmen sollte.

Artikel XVIII.

In der Grenzstation Troppau wird der Zolldienst von den daselbst bestehenden Zollstellen besorgt werden.

Hinsichtlich der Kosten der hierfür erforderlichen baulichen Anlagen haben die Bestimmungen des Artikels XVII analoge Anwendung zu finden.

Die beiden hohen Regierungen erklären sich bereit, die Befugnisse der genannten Zollstellen zu erweitern, sobald und soweit die Ausdehnung des Verkehrs es erfordern sollte.

Artikel XIX.

Die Förmlichkeiten der zollamtlichen Revision und Abfertigung des Passagiergepäcks, der ein- und ausgehenden Güter sowie der zollamtlichen Überwachung des Durchzugsverkehrs sollen seinerzeit durch beiderseitige Kommissare noch näher verabredet werden.

Artikel XX.

Die wegen Handhabung der Paß- und Fremdenpolizei im Eisenbahnverkehre schon bestehenden oder noch zu vereinbarenden Bestimmungen sollen auf die den Gegenstand dieses Vertrags bildende Eisenbahnverbindung Anwendung finden.

Über die Amtsbefugnisse der Polizeibeamten, welche etwa von der Königlich Preußischen Regierung auf dem Grenzbahnhofe stationiert werden sollten, bleibt eine besondere Verständigung zwischen den beiden hohen Regierungen vorbehalten.

Die diesfällige Verhandlung soll mindestens drei Monate vor Inbetriebsetzung der herzustellenden Eisenbahn beginnen und vor Eröffnung des Betriebs tunlichst vollständig zum Abschlusse gebracht werden.

Artikel XXI.

Die Regelung des Post- und Telegraphendienstes bleibt der besonderen Verständigung zwischen den beiderseitigen Post- und Telegraphenverwaltungen vorbehalten.

Für den Fall, daß hiernach der Betriebswechsel auch für den Postbetrieb an demselben Punkte stattfindet, welcher nach Artikel XIV für den Eisenbahnbetriebswechsel in Aussicht genommen ist, hat die Königlich Preußische Staatseisenbahnverwaltung die Verpflichtung zu übernehmen, auf der Strecke zwischen der beiderseitigen Grenze und der Wechselstation diesen Betrieb zu Gunsten der österreichischen Postverwaltung auszuführen.

Artikel XXII.

Der Betrieb der auf österreichischem Gebiete gelegenen Strecke wird, soweit und solange derselbe von der preußischen Staatseisenbahnverwaltung geführt wird, mit keinen anderen oder höheren Abgaben belegt werden, als denjenigen, welche den Bahnbetrieb ausländischer Eisenbahnverwaltungen im allgemeinen treffen.

Artikel XXIII.

Sollte späterhin eine Änderung in den Eigentumsverhältnissen der auf österreichischem Gebiete gelegenen Strecke infolge Einlösung oder Heimfalls der-

selben eintreten, so bleiben dessenungeachtet die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrags unverändert in Kraft.

Der Königlich Preußischen Regierung soll es freistehen, die aus diesem Vertrage für sie hervorgehenden Rechte und Pflichten auf das Deutsche Reich zu übertragen.

Artikel XXIV.

Gegenwärtiger Vertrag soll beiderseitig zur Allerhöchsten Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikationsurkunden baldtunlichst in Wien bewirkt werden.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Wien, am 9. Januar 1904.

(L. S.) Rathjen.
(L. S.) Lacomi.
(L. S.) Ottendorff.
(L. S.) F. Richard.
(L. S.) Goetsch.
(L. S.) Weeber.
(L. S.) Raymond.
(L. S.) Mühlvenzl.
(L. S.) Gottsleben.

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifiziert worden und die Auswechselung der Ratifikationsurkunden hat stattgefunden.

Redigiert im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.